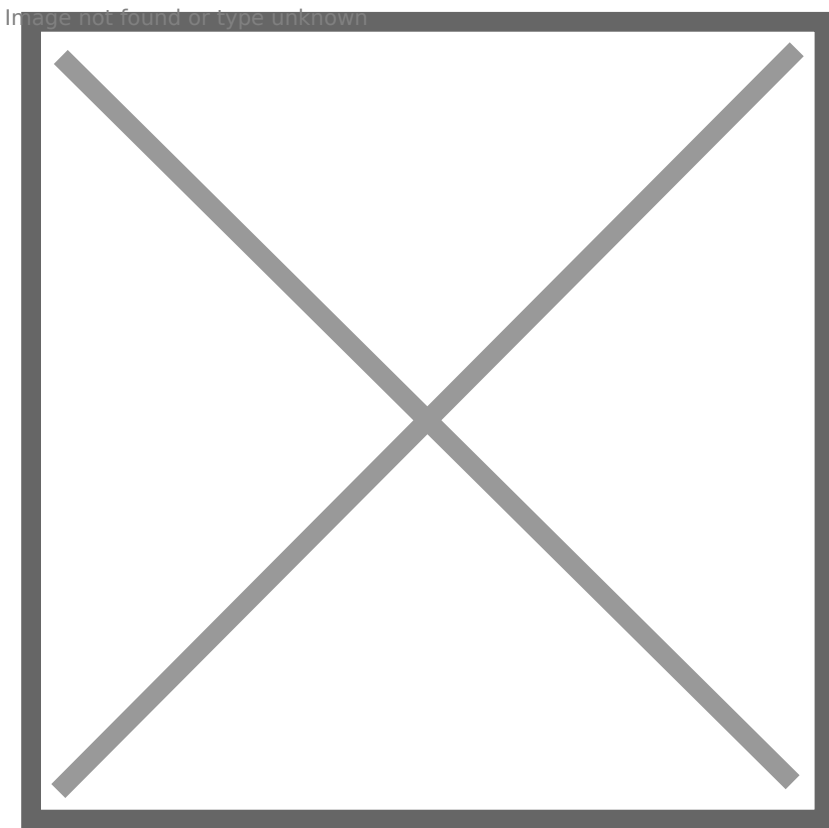


# Koncepcje myśliwców przyszłości

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 11 maja 2010

**Boeing ujawnił koncepcje załogowego myśliwca wielozadaniowego przyszłości. Dwa przedstawione warianty bazują na niezrealizowanym projekcie samolotu pokładowego A-12.**



To kolejne ujawnione warianty koncepcji myśliwca wielozadaniowego przyszłości, opracowywanego przez Boeinga w odpowiedzi na zapotrzebowanie Pentagonu na samolot 6. generacji dla US Navy F/A-XX ([F/A-XX Boeinga](#)). Informuje o nich *Flightglobal*. Niedawno program został przemianowany na NGAD (Next Generation Air Dominance). Jego założenia zostały przekazane przez US Navy do zatwierdzenia przez

JROC (Joint Requirements Oversight Council). Plan przewiduje, że analiza alternatywnych wariantów rozpocznie się pod koniec 2011. 2 lata później miałyby powstać pierwsze prototypy - demonstratory technologii.

Samoloty seryjne, które miałyby zamienić w linii wielozadaniowe myśliwce pokładowe F/A-18E/F Super Hornet, powinny zacząć powstawać po 2025. Brane pod uwagę są zarówno odmiany załogowe, jak i załogowe nowego samolotu (pierwotnie, do 2008, program F/A-XX przewidywał jedynie wariant bezpilotowy). Miałyby on rozwijać naddźwiękową prędkość przelotową i być przeznaczony przede wszystkim do realizowania zadań *powietrze-powietrze*. Stąd wymagane byłyby własności *stealth* i wysoka manewrowość (przeciążenie dopuszczalne wersji załogowej - g9). Myśliwiec ma przenosić uzbrojenie w zamkniętych komorach, a jego sensory będą rozmieszczone na całym płatowcu. Masa dwusilnikowego samolotu Boeinga miałyby wynosić blisko 20 ton.

Image not found or type unknown



Ewentualny sukces w programie NGAD miałby pozwolić Boeingowi wrócić na rynek wielozadaniowych myśliwców, na którym w USA dominuje obecnie Lockheed Martin - główny kontraktor dwóch podstawowych myśliwców 5. generacji F-22 i F-35. - *To miałby być pokładowy odpowiednik F-22 kolejnej generacji* - powiedział Dave Thieman z oddziału Boeinga zajmującego się systemami uderzeniowymi o zasięgu globalnym.

Także USAF (wojska lotnicze) rozpoczęły analizy związane z wielozadaniowym myśliwcem nowej generacji. W związku z coraz większymi problemami finansowymi Pentagonu ([Wielkie cięcia zakupów broni w USA](#), [Zaciskanie pasa w USA](#)) jest prawdopodobne, że programy US Navy i US Air Force zostaną połączone. Nawet jeśli szczegółowe wymagania obu służb różniłyby się (USAF poszukuje większego samolotu, o masie do 30 ton), podstawowe podzespoły (silniki, awionika, uzbrojenie) nowych myśliwców mogłyby być podobne. A to oznaczałoby możliwość wejścia Boeinga na rynek myśliwców dla USAF, zdominowany od 2001 (wyboru JSF) przez Lockheed Martina.

Pokazywane dotąd publicznie warianty koncepcji Boeinga bazują na projekcie uderzeniowego samolotu pokładowego A-12 Avenger II. Program jego rozwoju, realizowany przez Mc Donnell Douglasa (koncern przejęty później przez Boeinga) i General Dynamics, został przerwany w 1991, głównie z powodu znacznego przekroczenia kosztów (związanego z szerokim zastosowaniem kompozytów, których technologie dopiero opanowywano, a także kłopotów z nowatorskim radarem z syntetyczną aperturą). Gdy okazało się, że program pochłonie 70% budżetu lotniczego US Navy 3 kolejnych lat, a seryjny A-12 kosztowałby co najmniej 165 mln USD, Pentagon zdecydował o modernizacji dotychczas używanych pokładowych Hornetów do wersji F/A-18E/F. Projekt A-12 nigdy nie został oficjalnie ujawniony, a pojawiające się wizualizacje to raczej wizje artystyczne. W ramach programu powstała jedynie wstępna makieta samolotu w układzie czystej delty.



To kolejne ujawnione warianty koncepcji myśliwca wielozadaniowego przyszłości, opracowywanego przez Boeinga w odpowiedzi na zapotrzebowanie Pentagonu na samolot 6. generacji dla US Navy F/A-XX ([F/A-XX Boeinga](#)). Informuje o nich *Flightglobal*. Niedawno program został przemianowany na NGAD (Next Generation Air Dominance). Jego założenia zostały przekazane przez US Navy do zatwierdzenia przez JROC (Joint Requirements Oversight Council). Plan przewiduje, że analiza alternatywnych wariantów rozpocznie się pod koniec 2011. 2 lata później miałyby powstać pierwsze prototypy - demonstratory technologii.

Samoloty seryjne, które miałyby zamienić w linii wielozadaniowe myśliwce pokładowe F/A-18E/F Super Hornet, powinny zacząć powstawać po 2025. Brane pod uwagę są zarówno odmiany załogowe, jak i załogowe nowego samolotu (pierwotnie, do 2008, program F/A-XX przewidywał jedynie wariant bezpilotowy). Miałyby on rozwijać naddźwiękową prędkość przelotową i być przeznaczony przede wszystkim do realizowania zadań *powietrze-powietrze*. Stąd wymagane byłyby własności *stealth* i wysoka manewrowość (przeciążenie dopuszczalne wersji załogowej - g9). Myśliwiec ma przenosić uzbrojenie w zamkniętych komorach, a jego sensory będą rozmieszczone na całym płatowcu. Masa dwusilnikowego samolotu Boeinga miałyby wynosić blisko 20 ton.



Ewentualny sukces w programie NGAD miałby pozwolić Boeingowi wrócić na rynek wielozadaniowych myśliwców, na którym w USA dominuje obecnie Lockheed Martin - główny kontraktor dwóch podstawowych myśliwców 5. generacji F-22 i F-35. - *To miałby być pokładowy odpowiednik F-22 kolejnej generacji* - powiedział Dave Thieman z oddziału Boeinga zajmującego się systemami uderzeniowymi o zasięgu globalnym.

Także USAF (wojska lotnicze) rozpoczęły analizy związane z wielozadaniowym myśliwcem nowej generacji. W związku z coraz większymi problemami finansowymi Pentagonu ([Wielkie cięcia zakupów broni w USA](#), [Zaciskanie pasa w USA](#)) jest prawdopodobne, że programy US Navy i US Air Force zostaną połączone. Nawet jeśli szczegółowe wymagania obu służb różniłyby się (USAF poszukuje większego samolotu, o masie do 30 ton), podstawowe podzespoły (silniki, awionika, uzbrojenie) nowych myśliwców mogłyby być podobne. A to oznaczałoby możliwość wejścia Boeinga na rynek myśliwców dla USAF, zdominowany od 2001 (wyboru JSF) przez Lockheed Martina.

Pokazywane dotąd publicznie warianty koncepcji Boeinga bazują na projekcie uderzeniowego samolotu pokładowego A-12 Avenger II. Program jego rozwoju, realizowany przez Mc Donnell Douglasa (koncern przejęty później przez Boeinga) i General Dynamics, został przerwany w 1991, głównie z powodu znacznego przekroczenia kosztów (związanego z szerokim zastosowaniem kompozytów, których technologie dopiero opanowywano, a także kłopotów z nowatorskim radarem z syntetyczną aperturą). Gdy okazało się, że program pochłonie 70% budżetu lotniczego US Navy 3 kolejnych lat, a seryjny A-12 kosztowałby co najmniej 165 mln USD, Pentagon zdecydował o modernizacji dotychczas używanych pokładowych Hornetów do wersji F/A-18E/F. Projekt A-12 nigdy nie został oficjalnie ujawniony, a pojawiające się wizualizacje to raczej wizje artystyczne. W ramach programu powstała jedynie wstępna makieta samolotu w układzie czystej delty.

Powiązane wiadomości

Koncepcje myśliwców przyszłości (2010-05-11)  
F/A-XX Boeinga (2009-07-14)  
Wielkie cięcia zakupów broni w USA (2009-11-08)  
W obronie EFV (2009-03-14)  
EFV – papierowy sen? (2008-05-02)  
Mniej lotniskowców? (2009-03-11)  
40 mld USD cięć (2009-03-25)  
Rosną koszty nowego lotniskowca US Navy (2007-09-26)  
EFV – papierowy sen? (2008-05-02)  
Szczegóły raportu GAO (2008-06-27)  
USA, Włochy, Rosja (2009-09-08)  
Amerykański budżet obronny na 2010 (2009-10-08)  
Więcej o amerykańskich cięciach (2009-05-08)  
Tylko jeden LCS (2009-09-17)  
Kolejna groźba weta (2009-09-28)  
M-ATV w Afganistanie (2009-10-01)  
Prezydent podpisał budżet obronny USA (2009-10-29)  
Amerykański budżet obronny na 2010 (2009-10-08)  
Problematyczny F-35 (2009-10-30)  
F-35: drogo, głośno, ciasno (2008-10-30)  
Norwegia wybiera F-35 (2008-11-21)  
Zaciskanie pasa w USA (2010-05-11)  
ARH-70A skasowany (2008-10-17)  
Mniej śmigłowców Bell ARH-70 (2007-12-18)  
ARH-70 do likwidacji? (2008-07-11)  
Projekt budżetu Pentagonu na 2011 (2010-02-02)  
Stagnacja budżetu Pentagonu (2010-01-27)  
Zmierzch amerykańskich lotniskowców? (2010-05-04)  
Gotland zatopił amerykańską flotę Pacyfiku (2007-12-03)

---